

WILHELM LEUTZBACH

Erholung und Verkehr

I.

Die heutige Zeit stellt Anforderungen, die gegenüber früheren Zeiten ein größeres Maß an Erholung (hier definiert als Freizeit zur Entspannung von der Arbeit bzw. zur Wiederherstellung der Arbeitskraft) erfordern. Es soll im folgenden unberücksichtigt bleiben, ob die heute vorhandenen Formen der Freizeitgestaltung, auch beim Erholungsverkehr, dem oben definierten Ziel tatsächlich dienen. Man kann daran zweifeln. So saßen bei Beobachtungen in Ashridge an einem Sonntag in April 1964 nahezu zwei Drittel aller Autotouristen, anstatt eine aktive Erholung in Form von körperlicher Bewegung, Spaziergängen oder Spielen zu be-

treiben, neben dem Auto, während nur die Kinder in ihrer Umgebung spielten [2]*.

Die heutige Zeit stellt aber auch mehr Freizeit zur Verfügung und erlaubt durch die Steigerung des Lebensstandards eine intensivere und mobilere Freizeitgestaltung [2], [3]. So wächst die Zahl der Erholungsuchenden ständig (vgl. Tabelle 1). Weil die Zahl der Erholungsuchenden wächst, wächst auch die Zahl der erforderlichen Erholungsgebiete; bestehende werden in zunehmendem Maße überfüllt. Wenn beispielsweise in Großbritannien immer mehr Leute statt der

* Die Zahlen in [] beziehen sich auf das Literaturverzeichnis am Schluß des Beitrages.

Tabelle 1:
Entwicklung der Reiseintensität nach inländischen und ausländischen Zielgebieten 1954–1964 (Bundesrepublik Deutschland)

Jahr	Zahl der Befragten	Reiseintensität %	Intensität nach		keine Urlaubsreise %	Summe %
			Inlands- zielen %	Auslands- zielen %		
1954	2 040	24	20	4	76	100
1955	1 965	24	20	4	76	100
1956	2 004	26	21	5	74	100
1957	1 909	27	21	6	73	100
1957/58	8 458	28	20	8	72	100
1959	2 012	30	20	10	70	100
1960	2 094	28	19	9	72	100
1961	2 034	31	19	12	69	100
1962	o. A.	32	19	13	68	100
1963	2 003	35	20	15	65	100
1964	1 944	39	22	17	61	100

Quelle: Lit. [5]

Küste Erholungsgebiete im Binnenland aufsuchen [2], so spiegelt sich darin sowohl das Problem der begrenzten Kapazitäten bestimmter Gebiete wider wie auch die Tatsache, daß sich durch die mit der Überfüllung verbundenen Belästigungen und Beeinträchtigungen die Entscheidungskriterien ändern: Landschaftlicher Reiz verliert an Bedeutung gegenüber Ruhe und individueller Entfaltbarkeit. Die Wünsche der Leute danach, wo sie sich erholen möchten, lassen sich demnach nicht mehr nur durch Zählungen ihrer tatsächlichen Urlaubs- und Reiseziele ermitteln; sie müssen vielmehr durch entsprechende Befragungen erforscht werden (Tabelle 2).

Daß der Erholungsverkehr (und damit auch die zu- bzw. abnehmende Attraktion bestimmter Gebiete) große wirtschaftliche Bedeutung für die betreffenden Gebiete hat, ist augenfällig. Als Beispiel sei der Plan erwähnt, das Notstandsgebiet der Appalachen u. a. dadurch zu sanieren, daß man es in ein großes Erholungsgebiet für die Ballungsräume der amerikanischen Ostküste umwandelt [4].

Daß das Problem des Erholungsverkehrs mit all seinen Begleiterscheinungen für Ballungsgebiete besonders bedeutungsvoll ist, liegt nicht nur daran, daß von dort die größten Verkehrsströme kommen, weil dort die meisten Menschen wohnen, sondern auch, weil diese Menschen am häufigsten reisen (Tabelle 3).

II.

Erholungsverkehr läßt sich untergliedern

- 1) nach dem benutzten Verkehrsmittel;
- 2) nach Zeit und Entfernung.

Zu 1:

Der belgische Bericht [1] schildert die Maßnahmen, die öffentliche Verkehrsbetriebe und die Bahn ergreifen, um Erholungs- und Ausflugsverkehr durch ein System verschiedenster Rabatte attraktiv zu machen. Der englische Bericht

[2] weist darauf hin, daß Verkehr mit Massentransportmitteln zu Erholungszwecken weder besonders gut geeignet sei noch viele Erholungsgebiete mit solchen Verkehrsmitteln überhaupt erreicht werden könnten. Trotzdem befördern zumindest im Ferienverkehr in einigen Ländern Reisesonderzüge und Flugtouristik große und teilweise immer noch zunehmende Mengen von Urlaubsreisenden (Tabelle 4): Zeitgewinn, Ungeundenheit im Hinblick auf Klima und Jahreszeit und Bequemlichkeit (dies auch im Hinblick auf verstopfte Straßen) dominieren oft über den Vorteil der individuellen Ungeundenheit mit dem eigenen Kraftwagen. Zunehmende Bedeutung gewinnen in manchen Ländern auch die Formen des kombinierten Verkehrs, bei dem für die Anreise Auto und Reisende die Bahn benutzen, um am Urlaubsort dann das Auto zur individuellen Verfügung zu haben und gleichzeitig die Anreise erheblich zu verkürzen und zu vereinfachen.

Verkehr mit Massenverkehrsmitteln wirft, unbeschadet seiner großen wirtschaftlichen und sozialen Bedeutung, jedoch im allgemeinen weniger Verkehrsprobleme auf als der Individualverkehr, der im folgenden in der Hauptsache behandelt werden soll [1]. Es muß aber erwähnt werden, daß besonders die kurzzeitigen Verkehrsspitzen zu Ferienbeginn, am Ferienende und an bestimmten Feiertagen auch der Eisenbahn erhebliche betriebliche Probleme aufbürden.

Zu 2:

Definiert man Erholungsverkehr als Verkehr in der Freizeit, so tritt er im wesentlichen auf [3]

- a) nachmittags bzw. abends;
- b) am Wochenende und an Feiertagen;
- c) in den Ferien bzw. im Urlaub.

Zu a):

Freizeitverkehr am Nachmittag nach beendeter Arbeitszeit ist in vielen Fällen lediglich eine besondere Form des rückfließenden Berufsverkehrs [3]. Im Gegensatz zum Ar-

Tabelle 2: Vorstellungen über das ideale Reiseziel
(Bundesrepublik Deutschland 1961)

a) Nach der landschaftlichen Eigenart

Landschaftliche Eigenart	279 Befragte (= 100 %) %
Mittelgebirge	43
Hochgebirge	32
Binnengewässer	34
Meer	31
Wald	21
Stadt, Stadtnähe	9
Flachland, Wiese, Weide	4
Landschaft, die die Gesundheit fördert und reizvoll ist (allgem.)	18
	192*

b) Nach der Verkehrslage

Verkehrslage	279 Befragte (= 100 %) %
Wenig oder kein Betrieb, ruhig, kein Verkehr	61
Mittlerer Betrieb, Ausgehmöglichkeit am Ort	21
Abgelegen, ziemlich abgelegen	19
Kleiner Ort (keine Stadt, keine Fabriken)	13
Verkehrsnah (zentral, gute Verkehrslage, leicht erreichbar)	11
Möglichkeiten für kleinere oder größere Reisen in die Umgebung	9
Noch erreichbar, nicht zu sehr abgeschieden	9
Betriebsam, viel Betrieb	7
Großstadt, Großstadtnähe	7
Andere Angaben	4
	161*

* Mehrfachnennungen
Quelle: Lit. [5]

beitsbeginn fahren die Berufstätigen häufig nicht auf dem kürzesten Weg nach Hause. So wurde in einer demoskopischen Untersuchung 1963 in Essen festgestellt, daß die abendlichen Heimfahrten durch Grün- und Erholungsgebiete – trotz längerer Wege und größeren Zeitbedarfs – von einem Teil der Kraftfahrer bevorzugt werden. Typische Antworten zur Begründung des Verhaltens waren etwa: „Ich möchte vom Betrieb am Arbeitsplatz etwas ausspannen und mich erholen, ehe ich nach Hause komme, wo die Familie wünscht, daß ich mich mit ihr beschäftige“ [12].

In vielen Straßenzügen äußert sich das durch eine Verbreiterung und Verflachung der abendlichen Verkehrsspitze gegenüber der wesentlich kürzeren und höheren Morgenspitze (siehe Abb. 1). Falls Erholungsgebiete von dieser Form der täglichen Freizeiterholung berührt werden, handelt es sich nur um Gebiete in oder am Rande der Stadt.

Tabelle 3: Mobilität in Abhängigkeit von der Größe
des Wohnortes (Bundesrepublik Deutschland)

Gemeindegrößenklasse (Einwohner)	Von 100 Ein- wohnern haben am Reiseverkehr teilgenommen	Von 100 gerei- sten Einwohnern sind mehrmals gereist
unter 2 000	9,1	4,7
2 000 – 3 000	14,6	5,2
3 000 – 5 000	17,1	5,8
5 000 – 10 000	20,6	5,7
10 000 – 25 000	26,5	6,0
25 000 – 50 000	30,4	5,4
50 000 – 100 000	36,5	7,2
100 000 und mehr	42,0	6,8
Insgesamt	26,3	6,3

Quelle: Lit. [6]

Zu b):

Der Wochenend- bzw. Feiertagsverkehr wirft die größten Probleme auf:

1. Er ist im Gegensatz zum Ferienverkehr im zeitlichen Ablauf kaum zu beeinflussen [3].
2. Es handelt sich (unbeschadet der Probleme des Feiertagsverkehrs für die Eisenbahnen) überwiegend um Individualverkehr.
3. Auf bestimmten Straßen ist der Wochenendverkehr wesentlich stärker als der Werktagsverkehr. Das zeigen erste zahlenmäßige Ergebnisse einer Untersuchung aus der Umgebung von Mailand [3]; das illustriert auch die Schätzung, wonach zu Pfingsten 1964 allein in England 10 Mio Tagesausflügler unterwegs gewesen seien [2].
4. Der rückfließende Wochenendverkehr bringt besonders große Verkehrsspitzen und damit besondere Schwierigkeiten mit sich. In der Umgebung von Mailand beträgt werktags die Spitzenstunde 13 % des durchschnittlichen werktäglichen Verkehrs, sonntags jedoch 16 % des durchschnittlichen täglichen Sonntagsverkehrs [3], der wiederum das 1,3fache des DWTV beträgt. Daß die Verkehrsspitzen auf Ausflugsstraßen ganz allgemein besonders groß sind, zeigen auch schweizerische (Tabelle 5) und deutsche Zahlen (Tabelle 6).

Tabelle 4: Entwicklung der Touropa-Reisen (a) und der
Flugtouristik (b)

(a)			
1949	40 000	1955	300 000
1950	117 000	1959	350 000
1952	200 000	1962	423 000
(b)			
1963	100 000		
1964	240 000		
1965	400 000		

Quelle: Lit. [7]

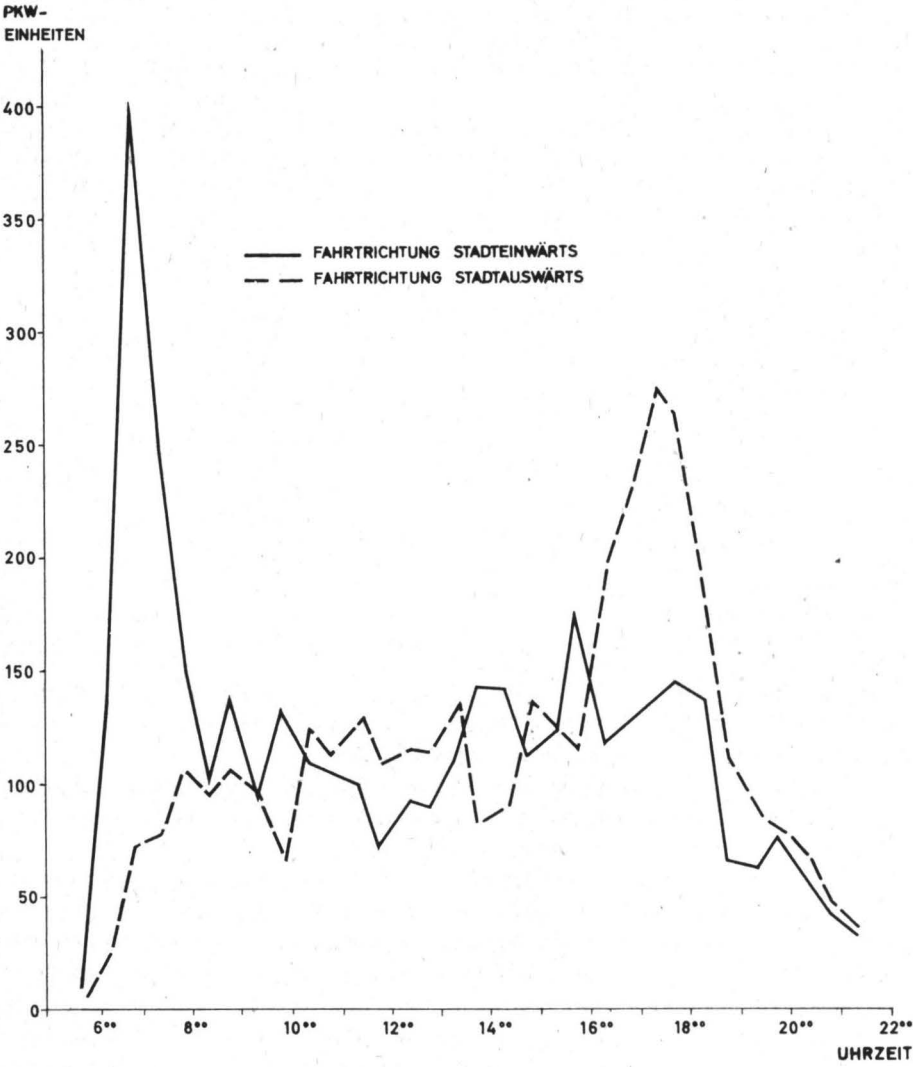


Abb. 1:
Tagesganglinie mit ausgeprägter Morgenspitze und abgeflachter Abendspitze (Verkehrszählung Bruchsal am 3. 1. 1964)

5. Die Sicherheit und Leistungsfähigkeit bei der Rückfahrt von Tages- oder Wochenendausflügen ist stark herabgesetzt. Untersuchungen auf der Autobahn Salzburg-München zeigten, vermutlich als Folge der Ermüdung, wesentlich höhere Unfallzahlen bei vergleichbaren Verhältnissen abends gegenüber morgens [9]. Hier zeigt sich eine bedenkliche Begleiterscheinung des ansonsten positiven Effektes, daß durch den Ausbau eines modernen Straßennetzes und immer stärkere und schnellere Fahrzeuge der Aktionsradius stark vergrößert worden ist [3].
6. Die Überlastung der Straßen bringt für die Polizei besondere Verkehrsregelungsprobleme: In vielen Ländern muß bereits an bestimmten Wochenenden die Polizei mit einem großen Aufwand an Personal und technischen Hilfseinrichtungen vom Funk bis zum Hubschrauber versuchen, den Verkehr zu kontrollieren und zu lenken [1].
7. Der englische Bericht [2] weist auf eine interessante psychologische Besonderheit des Wochenendverkehrs hin: Offensichtlich betrachten viele Wochenendtouristen ihr Auto als eine Art bewegliches Zimmer oder, um ein anderes Bild zu gebrauchen, als eine Art bewegliches Kino: Die Erholung erschöpft sich darin, sich durch den ständigen

Wechsel optischer Eindrücke ablenken zu lassen, ohne den Wunsch nach aktiver Erholung durch andersgeartete Betätigung zu haben.

Tabelle 5: Zusammenhang zwischen Jahresmittel des täglichen Verkehrs (J_{14}) und höchster Stundenspitze (S) auf Straßen der Schweiz

(J_{14} = Jahresmittel des täglichen Verkehrs aus 14-Stunden-Zählungen)

Ausfallstraßen großer Städte (9 Zählstellen)	$S = 0.203 J_{14}$	$O = \pm 0.037 J_{14}$
Überlandstraßen mit vorwiegend Geschäftsverkehr (23 Zählstellen)	$S = 0.225 J_{14}$	$O = \pm 0.052 J_{14}$
Überlandstraßen mit starkem Anteil von Touristenverkehr (22 Zählstellen)	$S = 0.261 J_{14}$	$O = \pm 0.057 J_{14}$
Alpenstraßen mit vorwiegend Touristenverkehr (7 Zählstellen)	$S = 0.414 J_{14}$	$O = \pm 0.104 J_{14}$

Quelle: Lit. [8]

Tabelle 6: Prozentualer Anteil der höchsten stündlichen Verkehrsmengen am durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV)
(Kfz auf Bundesfernstraßen)

Fahrtrichtung	Straßentyp	Höchste stündliche Verkehrsmengen in Prozent des DTV, bezogen auf die Zahl der Stunden pro Jahr, in denen diese Verkehrsmengen erreicht werden				
		10 h	20 h	30 h	50 h	100 h
Beide Fahrtrichtungen	Hoher Anteil Erholungsverkehr	0,155	0,143	0,136	0,128	0,117
	Gemischter Erholungs- und Wirtschaftsverkehr Vorwiegend	0,143	0,134	0,128	0,120	0,108
	Wirtschaftsverkehr Vorwiegend	0,109	0,105	0,102	0,098	0,094
	Grenzverkehr	0,164	0,153	0,146	0,136	0,124
Eine Fahrtrichtung	Hoher Anteil Erholungsverkehr	0,192	0,176	0,166	0,152	0,131
	Gemischter Erholungs- und Wirtschaftsverkehr Vorwiegend	0,158	0,148	0,142	0,134	0,120
	Wirtschaftsverkehr Vorwiegend	0,117	0,112	0,108	0,102	0,097
	Grenzverkehr	0,201	0,186	0,176	0,160	0,138

Quelle: Lit. [13]

Zu c):

Urlaubsverkehr ist im wesentlichen Verkehr über lange Strecken, der sich auf wenige Wochen bzw. Monate konzentriert (vgl. auch Abb. 2). Sowohl die Zahl der Urlaubsreisenden wie auch die Urlaubsdauer steigen ständig, wie die Tabellen 1 und 7 zeigen.

1964 verbrachten 31 Mio Engländer ihren Urlaub außerhalb ihres Wohnortes, davon zwei Drittel mit Auto oder Bus und fast zwei Drittel im Juli und August [2].

Der italienische Bericht [3] regt zur Vermeidung der daraus sich ergebenden Schwierigkeiten eine Ferienzeitstaffelung an. In Großbritannien sollen entsprechende Versuche nicht sehr erfolgreich gewesen sein [2]. In der Bundesrepublik Deutschland wird eine derartige Ferienzeitstaffelung seit einigen Jahren praktiziert. Die Auswirkungen illustriert

Abb. 3 an einer Dauerzählstelle an der Bundesautobahn Frankfurt-Mannheim: Es ist deutlich zu sehen, wie die verschiedenen Ferienbeginne jeweils charakteristische Verkehrsspitzen mit sich bringen, und es läßt sich ohne Schwierigkeiten vorstellen, wie die Verhältnisse aussehen würden, wenn alle diese Ferienbeginne auf einem Tag lägen. Auch von seiten der Deutschen Bundesbahn wird heute bereits die Forderung erhoben, wegen der Schwierigkeiten der Wagengestellung und des betrieblichen Ablaufs die Ferienstaffelung noch weiter auseinanderzuspreizen [10].

III. Probleme für die Verkehrsplanung

1. Verkehrsplanungen erfolgen wegen der zuverlässigeren Prognostizierbarkeit immer häufiger über den Fahrt-

URLAUBSREISENDE IN MILL.

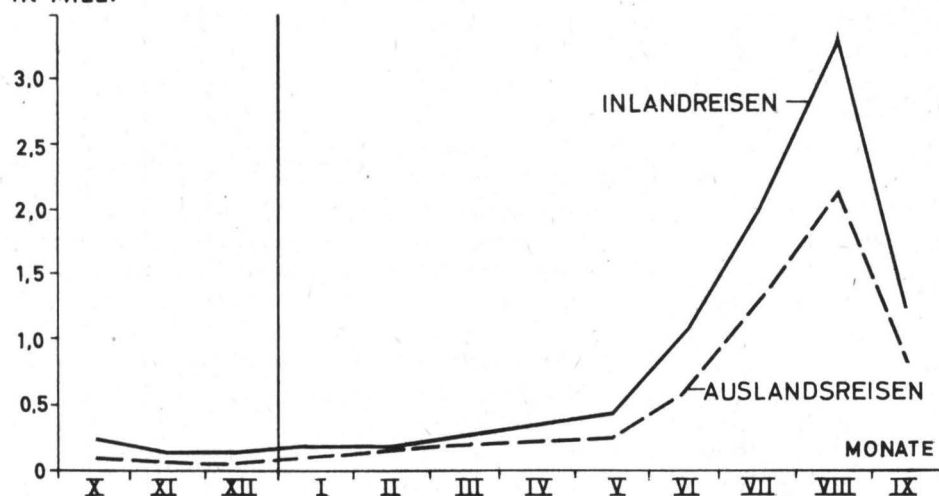


Abb. 2:
Urlaubsreisen der deutschen
Bevölkerung im Jahre 1962

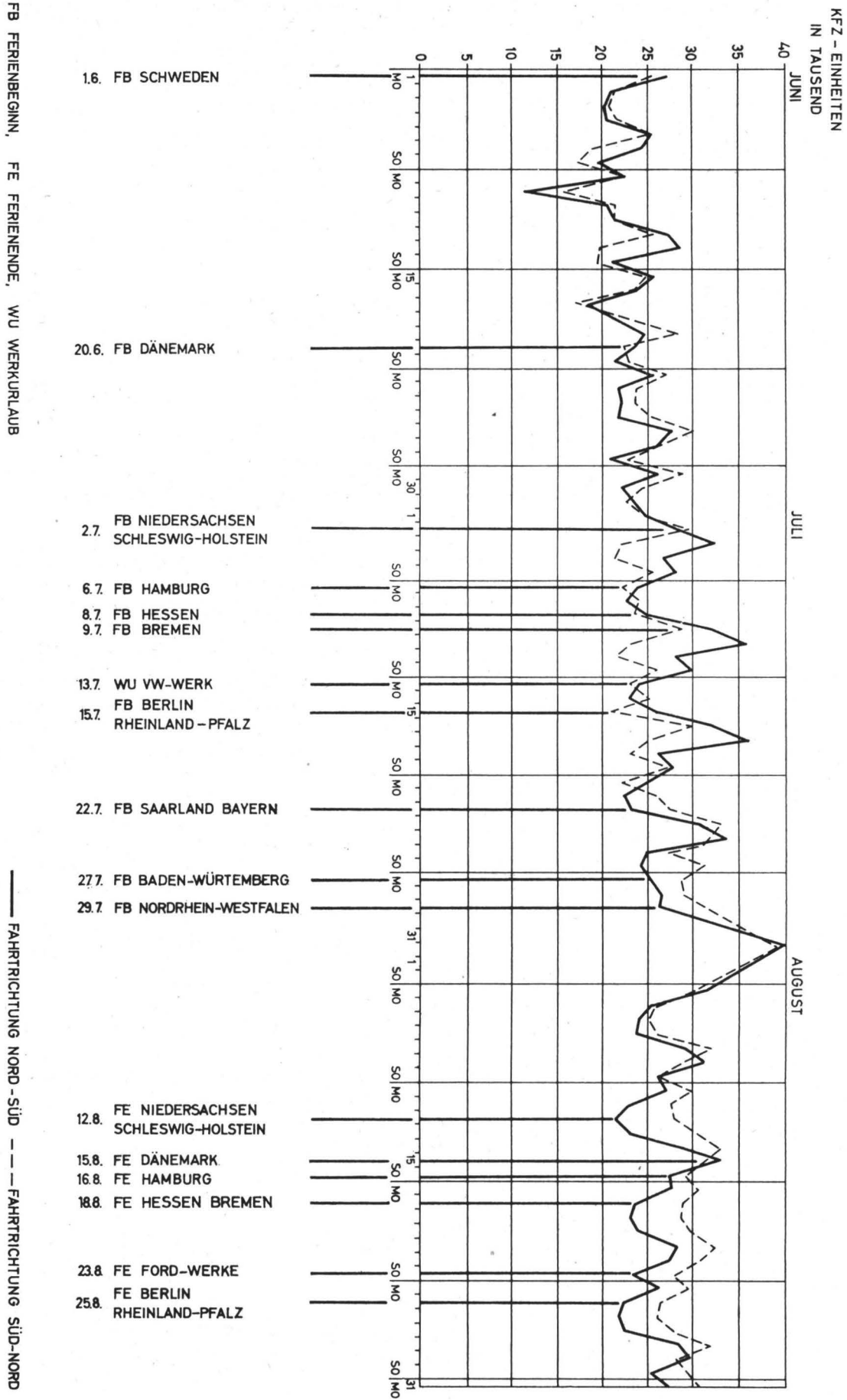


Abb. 3: Tagesbelastungen der Bundesautobahn Frankfurt-Main (Juni-August 1964)

Tabelle 7: Prozentuale Aufgliederung der Urlaubsreisen nach der Dauer 1957–1964 (Bundesrepublik Deutschland)

Dauer der Urlaubsreise	Jahr	1957	1959	1960	1961	1963	1964
	Befragte Urlaubsreisende	558	607	393	633	708	758
bis zu 10 Tagen		—	23	22	20	19	18
11 bis 14 Tage		65*	36	35	35	30	19
15 bis 21 Tage		20	26	27	28	31	33
22 Tage und länger		15	15	16	17	20	30
		100	100	100	100	100	100

* Bis zu 14 Tagen. – Quelle: Lit. [5]

zweck. Erholungs- bzw. Freizeitverkehr ist aber neben dem Berufs- und dem Geschäftsverkehr einer der drei wichtigsten Fahrtzwecke [3]. Während früher die Dimensionierung der Straßen- und Verkehrsanlagen fast ausschließlich nach dem Berufsverkehr erfolgte, gewinnt der Erholungsverkehr, auf den eine wesentliche Erhöhung der Gesamtfahrtanzahl zurückgeht, zunehmend an Bedeutung. In vielen Fällen muß man daher bereits nach den Belastungen des Erholungsverkehrs dimensionieren.

Da es unwirtschaftlich ist, für die maximal einmal auftretende Verkehrsbelastung zu dimensionieren, legt man der Bemessung die sog. 30. oder 50. Spitzenstunde zugrunde: Das ist die Verkehrsbelastung, die an einer entsprechenden Anzahl von Stunden im Jahr überschritten wird. Entsprechend häufig nimmt man also Überlastungen in Kauf. So bemessene Straßen tragen, wenn sie im wesentlichen dem Berufs- und dem Geschäftsverkehr dienen, auch in den übrigen Stunden des Jahres verhältnismäßig starken Verkehr. Bei Ausflugsstraßen mit ihren hohen Verkehrsspitzen kann die Anwendung der gleichen Bemessungskriterien dazu führen, daß in der meisten Zeit des Jahres die Straßen weit weniger ausgelastet sind. Damit wird die Dimensionierung reiner Erholungsstraßen zum ökonomischen Problem der großen Vorhaltung von Leistung für seltene Gelegenheiten [11].

2. Nicht die räumliche Entfernung, sondern die Zeit (und damit die Geschwindigkeit) bestimmen den Aktionsradius des Wochenendverkehrs [3]: Je besser das Straßennetz ist und je größere Geschwindigkeiten es erlaubt, um so größer wird dieser Aktionsradius. So hat die Eröffnung des italienischen Autobahnnetzes sowohl den Wochenendverkehr verstärkt als auch die mittlere Fahrtlänge vergrößert. Auch der amerikanische Bericht erwähnt, daß das z. Z. im Bau befindliche Interstate Highway System vielen Familien die Möglichkeit geben wird, längere Autoreisen zu planen als je zuvor [4]. Da immer mehr Erholungsgebiete erschlossen werden müssen, die notwendigerweise in immer weiterer Entfernung von den Ballungszentren liegen, müssen zu diesen Erholungsgebieten schnelle und leistungsfähige Straßen gebaut werden.

In den Erholungsgebieten jedoch müssen sich nach übereinstimmender Ansicht die Straßen sowohl in ihrer Trassierung als auch in ihrer Ästhetik der Landschaft unterordnen. Der englische Bericht [2] empfiehlt, grundsätzlich andere Trassierungsmaßstäbe zu wählen; der amerikanische

Bericht [4] spricht von der Notwendigkeit, Geschwindigkeitsbeschränkungen auszusprechen. Diese Straßen, auf denen das Fahren bereits als Teil der Erholung zu interpretieren ist, sollten im Bereich der Straßenumgebung besonderer Pflege unterliegen und möglichst als Stichstraßen von den Schnellstraßen aus in die eigentlichen Landschaftsschutzgebiete hineinführen. In den USA hat die Regierung häßlichen Straßen den Kampf angesagt; Reklametafeln und Schrottplätze sollen entfernt werden [4]. Auch die Straßengesetzgebung der Bundesrepublik Deutschland sieht einen weitgehenden Schutz vor landschaftsverunstaltender Werbung und ähnlichem vor. Wie jedoch die Erfahrung zeigt, scheint die Einstellung zu diesen Fragen noch nicht in allen Ländern gleich zu sein.

3. Fast noch größere Probleme als der fließende Verkehr bringt das Problem des Parkens mit sich.

a) Bei Massenzentren sollten Parkplätze so nahe wie möglich (wenn möglich sogar fußläufig) an das gewünschte Ziel herangerückt werden. Jedoch werden die häufig erforderlichen Dimensionen solcher Parkanlagen, z. B. bei Messen oder Sportplätzen, so groß, daß u. U. Zubringerdienste erforderlich werden [1]. Diese Zubringerdienste können in konventioneller Form durch Busse, als besondere Attraktionen aber auch in Form von Einschienenbahnen (Disneyland, Internationale Verkehrsausstellung in München 1965) oder ähnlichem betrieben werden. Auch hier treten ökonomische Probleme auf: Was soll man in der Zeit, in der keine Massenveranstaltungen stattfinden, mit solchen Flächen anfangen? Doppelnutzungen, wie beispielsweise in Karlsruhe, wo ein Parkplatz für ein großes Sportstadion während der Woche den Studenten der Technischen Hochschule zur Verfügung steht, sind wahrscheinlich nur selten möglich. Durch Freigabe derartiger Plätze als Verkehrsübungsplätze in den Zeiten, in denen sie für Parkzwecke nicht benutzt werden, wäre eine sinnvolle zwischenzeitliche Nutzung denkbar.

b) Weit größer sind die Schwierigkeiten durch die Parkprobleme in der Umgebung historischer Sehenswürdigkeiten, insbesondere in alten Städten und auf alten Plätzen. Hier liegt das Problem darin, die schmale Grenze zu finden, die einerseits Mobilität noch ermöglicht, andererseits aber die zur Erhaltung dieser Mobilität erforderlichen Ausgaben in ökonomisch verantwortbaren Grenzen hält. Mit generellen Aussperrungen größerer Bezirke wird das Problem nur in besonders gelagerten Fällen zu lösen sein.

In der Bundesrepublik Deutschland haben bereits verschiedene Kurorte zu dieser Maßnahme gegriffen, um ihrem Charakter als Kurort überhaupt noch gerecht werden zu können.

Der italienische Bericht [3] erwähnt den Vorschlag, zur Linderung des Problems an Sonn- und Feiertagen sowohl die Straßenzölle wie auch die Parkgebühren zu erhöhen; jedoch ist auch eine derartige Maßnahme sorgfältig auf ihre Auswirkungen zu überprüfen. Auf jeden Fall muß sichergestellt sein, daß die eingegangenen Gebühren auch tatsächlich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ausgegeben werden.

c) In eigentlichen Erholungsgebieten (Naturschutzparks, Landschaftsschutzgebiete usw.) sollten dezentralisiert möglichst viele Park-, Picknick-, Aussichts- und Erholungsplätze der verschiedensten Art angelegt werden. Auch hierin stimmen alle vorgelegten Berichte überein.

Besonders wichtig ist dabei, einerseits mit der Anlage von Tankstellen und Kiosken sehr vorsichtig zu sein, andererseits aber allen Einrichtungen sanitärer Art besonderes Augenmerk zu widmen. Nachahmenswert dürfte das amerikanische Beispiel sein, wo der Bau von Toiletten und ähnlichen Zubehöreinrichtungen als Teil der Baukosten gilt und damit zuschufähig wird [4].

Von solchen Parkplätzen aus sollte, wie das in vielen Ländern in zunehmendem Maße geschieht, ein Netz von Wanderwegen, Radwegen usw. seinen Ausgang nehmen.

4. Es besteht die Gefahr, daß man hinter den stürmisch wachsenden Problemen des Erholungsverkehrs, speziell des individuellen Erholungsverkehrs, genauso hinterherhinkt, wie man hinter den Problemen der allgemeinen Motorisierungszunahme hinterherhinkte und noch hinterherhinkt. Durch diese Erfahrungen gewarnt, sollte man rechtzeitig Vorsorge treffen: Probleme des Erholungsverkehrs und die Bereitstellung entsprechender Flächen müssen Bestandteil der Landesplanung werden. In der Bundesrepublik Deutschland führt die Stadt Hamburg beispielsweise z. Z. eine große Untersuchung über die Problematik des Erholungsverkehrs durch; im Rahmen des Generalverkehrsplans des Landes Nordrhein-Westfalen, der als erster großräumiger Verkehrsplan ein Gebiet von 34 000 qkm mit 15 Mio. Einwohnern umfaßt und die großen Ballungszentren an Rhein und Ruhr beinhaltet, ist dem Erholungsverkehr ein eigener Planungsabschnitt gewidmet.

Neben die Planung gehört aber die Schaffung finanzieller und organisatorischer Voraussetzungen. Der englische Bericht [2] schlägt permanente Studiengruppen vor; er erwähnt außerdem ein neues Ministerium für Land- und Naturschätze, dem u. a. die Sicherstellung der bestmöglichen Landnutzung obliegt. In Amerika gibt es eine besondere Beratergruppe auf Kabinettsebene, die kürzlich einen Bericht „A national programme of scenic roads and parkways“ veröffentlichte [4].

Faßt man das Ergebnis der vorliegenden Berichte zusammen, so läßt sich feststellen:

- a) Die Urlaubswelle wird, wenn auch mit wechselnden Erscheinungsformen, weiter wachsen;
- b) Aufgabe des Staates ist es, vorausschauend dieser Entwicklung Rechnung zu tragen und Vorsorge zu treffen;
- c) Aufgabe der Öffentlichkeit ist es, die Freizeitgewohnheiten in sinnvolle und tatsächlich erholsame Bahnen zu lenken.

Literatur

- [1] Wollaert, G.: Traffic and transport with a view to recreation. Report relating to Belgium. (Referat zu Thema IV [Traffic and transport for recreation] des 1st International AIT Congress on Leisure and Touring, Rotterdam, 25.-29. April 1966.)
- [2] Cann Evans, R.: Traffic and transport for recreation. (Referat zu Thema IV [Traffic and transport for recreation] des 1st International AIT Congress on Leisure and Touring, Rotterdam, 25.-29. April 1966.)
- [3] Pellizzi, G.: Traffic and transport for recreation. (Referat zu Thema IV [Traffic and transport for recreation] des 1st International AIT Congress on Leisure and Touring, Rotterdam, 25.-29. April 1966.)
- [4] Traffic and Transport for recreation. A staff report by the American Automobile Association. (Referat zu Thema IV [Traffic and transport for recreation] des 1st International AIT Congress on Leisure and Touring, Rotterdam, 25.-29. April 1966.)
- [5] Ergebnisse aus Untersuchungen zum Urlaubsreiseverkehr der deutschen Bevölkerung. Im Auftrag des DRV vom Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Institut für Fremdenverkehr an der Universität München erstellter Bericht. – München [o. J.].
- [6] Urlaubs- und Erholungsreisen 1962. [Hrsg.:] Statistisches Bundesamt Wiesbaden. – Stuttgart: W. Kohlhammer 1965. = Groß- und Einzelhandel, Gastgewerbe, Fremdenverkehr. Reihe 8: Fremdenverkehr. Sonderbeitrag.
- [7] Vogel, W.: „...den schickt er in die weite Welt“. Ferienverkehr mit Turnussonderzügen, am Beispiel von „Touropa“ dargestellt. In: Die Bundesbahn. 39. Jg. (1965) H. 7/8, S. 274 ff.
- [8] Die Planung des schweizerischen Nationalstraßennetzes. Erster Teil: Allgemeines. Bd. 1. – Bern 1959.
- [9] Bitzl, F.: Erfahrungen mit zeitweisen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf überlasteten Bundesautobahnen. Hrsg. vom Bundesminister für Verkehr. – Bonn 1965. = Straßenbau und Verkehrstechnik, H. 36.
- [10] Beck, F.: Mehr Ordnung in die Ferienordnung. In: Die Bundesbahn. 37. Jg. (1963) H. 22, S. 809 ff.
- [11] Feuchtinger, M. E.; K. H. Schaechterle: Verkehrstechnische Bewertungsmaßstäbe für Alpenstraßen. Gezeigt am Beispiel einer Verkehrsstudie über die Brenner-Autobahn. In: Straße und Verkehr. 46. Jg. (1960) H. 7, S. 330 ff.
- [12] Nach Mitteilung von F. Pieper, Stadtplanungsamt der Stadt Essen.
- [13] Feuchtinger, M. E.; T. Murányi; H. Billinger: Untersuchungen über Gesetzmäßigkeiten im Verkehrsablauf auf den Straßen in der Bundesrepublik Deutschland. Hrsg. vom Bundesminister für Verkehr. – Bonn 1960. = Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, H. 10.